

**EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA VARA EMPRESARIAL DA COMARCA DA  
CAPITAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

**GRERJ nº 42436204322-48  
42434305619-86**

**VIAÇÃO NOVACAP S/A (“NOVACAP”)**, sociedade empresária inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.225.335/0001-67, com sede na Estrada Intendente Magalhães, nº 1.154, Bento Ribeiro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 21.331-720 (**doc. 01**), vem, por seus advogados abaixo assinados (**doc. 02**), que receberão intimações na Rua Maria Quitéria, nº 41, 3º andar, Ipanema, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.410-040, e através do endereço eletrônico [rmoraes@moraessavaget.com.br](mailto:rmoraes@moraessavaget.com.br), na forma do artigo 47 e seguintes da Lei nº 11.101/2005, formular

### **PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL**

Com fundamento nas razões de fato e de direito a seguir alinhavadas, protestando, desde já, pela juntada da documentação anexa, capaz de comprovar que a Requerente cumpre todos os requisitos estabelecidos nos artigos 48 e 51 da Lei de Falências e Recuperação de Empresas (LRFE) aptos ao deferimento do processamento desta recuperação judicial.

(I)

**A CRISE ESTRUTURAL VIVENCIADA PELO SETOR DE TRANSPORTE PÚBLICO**

*“(…) tarifa congelada de ônibus e, ao mesmo tempo, impossibilidade de subsidiar. Pela primeira vez, eu tenho que concordar com as empresas de ônibus: há um déficit no sistema. Já intervimos no BRT, mas não é simples intervir em todo o sistema. (...) a população precisa desse transporte. Nós vivemos o pior momento de transporte no Rio de Janeiro.”*

(Prefeito Eduardo Paes em entrevista ao RJ TV 2ª Edição, exibido em 27/08/2021<sup>1</sup>)

1. Como é fato notório, o setor de transporte público de ônibus vem sofrendo os efeitos de uma crise sistêmica decorrente de anos de descaso do Poder Concedente.
2. Em recente pronunciamento, o Prefeito Eduardo Paes reconheceu que a Prefeitura perdeu o controle sobre o transporte ilegal na cidade do Rio de Janeiro e afirma que as empresas de ônibus estão sendo prejudicadas devido ao sistema de remuneração deficitário atrelado à impossibilidade de subsídio por parte do Poder Concedente. Na oportunidade, o Prefeito ainda admite que se vive o pior momento do transporte público no Rio de Janeiro e a solução não será imediata.
3. O congelamento do reajuste das tarifas previsto em contrato por mais de 3 (três) anos, a queda abrupta no número de passageiros transportados, a obrigação de investimentos que se mostram incompatíveis com a arrecadação, excessivas integrações e gratuidades concedidas sem compensações, o crescimento da concorrência informal, a absoluta falta de apoio e subsídios por parte do Poder Concedente, a inesperada e abrupta queda de receita por força da Pandemia e a recente instauração do Regime Especial de Execução Forçada pelo Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região formam um conjunto de fatores da crise que será melhor detalhado em tópico próprio.
4. Neste contexto, diversas consorciadas paralisaram suas atividades de maneira informal e desorganizada ou ajuizaram pedidos de recuperação judicial buscando reestruturar o negócio. Até o

<sup>1</sup> Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/9807726/?s=0s>

momento, a Requerente já é a 12ª (décima segunda) empresa de transporte coletivo urbano a requerer a recuperação judicial<sup>2</sup> e outras 17 (dezesete) consorciadas encerraram suas atividades.

5. De acordo com as regras previstas nos Contratos de Constituição dos Consórcios, as Consorciadas possuem responsabilidade integral e solidária sobre os atos praticados em Consórcio<sup>3</sup>, fazendo com que as dívidas decorrentes de tantas empresas que tiveram suas atividades descontinuadas nos últimos anos recaíssem sobre as demais consorciadas, especialmente as de natureza trabalhista (**doc. 03**).

6. O impacto em efeito dominó sobre as empresas operacionalmente ativas e saudáveis é avassalador, como é o caso da Requerente que passou a ser interpelada judicialmente ao pagamento de dívidas solidárias oriundas das consorciadas que encerram suas atividades ou ajuizaram pedidos de recuperação judicial, suportando diversos bloqueios em suas contas correntes (**doc. 04**).

7. Tais bloqueios impedem que exista qualquer previsibilidade de caixa para o cumprimento das obrigações correntes, uma vez que não raras as vezes a Requerente sequer tem conhecimento da existência dos processos que geraram as penhoras, impedindo qualquer tipo de controle e comprometendo a saúde financeira da empresa viável e geradora de empregos.

8. Na prática, os credores de outras consorciadas e que nunca foram funcionários da Requerente direcionam a totalidade das execuções exclusivamente para as empresas operacionais do Consórcio e que não se encontram em recuperação judicial, o que acaba por inviabilizar também as empresas saudáveis.

9. No caso dos autos, a Requerente apresenta fluxo de caixa operacional positivo e se encontra em dia com a maioria de seus credores, possuindo até mesmo Certidão Negativa de Débito – “CND” (**doc. 05**), o que comprova se tratar de uma empresa organizada e que necessita se socorrer da recuperação

<sup>2</sup>Transportes Paranapanuan S/A (RJ nº 0252903-93.2018.8.19.0001); Real Auto Ônibus Ltda. e Outros (RJ nº 0087802-67.2019.8.19.0001); Transportes Campo Grande Ltda. e Viação Penha Rio Ltda. (RJ nº 0140355-23.2021.8.19.0001); Viação Pavunense S/A (RJ nº 0130012-65.2021.8.19.0001); Expresso Pégaso Eireli e Auto Viação Palmares Ltda. (RJ nº 0094011-18.2020.8.19.0001); Viação Cidade do Aço Ltda. (RJ nº 0009902-19.2021.8.19.0007); Transportes Vila Isabel S/A (RJ nº 0150676-20.2021.8.19.0001); Viação VG Eireli (RJ nº 0113783-30.2021.8.19.0001); Transportadora Tinguá Ltda. (RJ nº 0015473-72.2021.8.19.0038); Viação Sul Fluminense, Transporte e Turismo Ltda. (RJ nº 0029768-98.2019.8.19.0066).

<sup>3</sup>Cláusula 4ª do Contrato de Constituição de Consórcio: “As CONSORCIADAS comprometem-se desde já a empregar os seus esforços para a perfeita execução do objeto contratual e responderão solidariamente pelos atos praticados em CONSÓRCIO, tanto na fase de licitação quanto na da execução do contrato.”

judicial para proteger o seu negócio da enxurrada de bloqueios originados das dívidas de outras consorciadas.

10. Em recentes decisões proferidas pelos MM. Juízos da 1ª e 2ª Varas Empresariais desta Comarca nos autos das recuperações judiciais das empresas de ônibus Viação Pavunense S/A, Transportes Campo Grande Ltda. e Viação Penha Rio Ltda.<sup>4</sup>, foi reconhecida a necessidade de suspensão de todos os créditos sujeitos ao procedimento, incluindo aqueles oriundos das obrigações solidárias. *In verbis*:

“De acordo com a narrativa inicial, a requerente vem sendo diariamente interpelada judicialmente ao pagamento de dívidas solidárias originadas de consorciadas que encerraram suas atividades, sofrendo sucessivos bloqueios em suas contas correntes, conforme demonstram os extratos acostados à inicial. **Estes bloqueios demonstram a urgência e o periculum in mora, pois vêm afetando o seu fluxo operacional, que já estava com o caixa combalido em razão da Pandemia de Covid-19 e da grande redução de passageiros pagantes que o setor enfrenta ao longo dos últimos anos.** Com relação ao *fumus boni iuris*, este é facilmente verificado através da documentação preliminar colacionada, que demonstra o preenchimento dos requisitos objetivos do art. 48 da Lei.”

“Assim, **C O N C E D O** a tutela pleiteada e **D E F I R O** como requerido a antecipação dos efeitos do deferimento do processamento da Recuperação Judicial das Requerentes, em especial o "stay period", a suspensão da exigibilidade de todos os créditos sujeitos aos efeitos recuperacionais, **bem como aqueles oriundos das obrigações solidárias**, tudo até o efetivo ingresso com o pedido recuperacional, o que deverá ser feito na forma e prazo estabelecidos no art. 308 do Código de Processo Civil. Intimem-se.”

11. Nestes termos, a recuperação judicial é o meio mais eficaz para o enfrentamento da crise econômico-financeira que atingiu de forma sistêmica a Requerente e tantas outras empresas do setor, de forma a assegurar a continuidade da prestação do serviço de transporte coletivo urbano essencial à população carioca, promovendo a reestruturação do passivo da empresa de forma ampla e organizada, com o pagamento da coletividade dos credores envolvida neste processo.

## (II)

### A HISTÓRIA DA NOVACAP - UMA TRAJETÓRIA DE 60 ANOS NO TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

12. A história da Novacap começou a ser escrita em maio de 1961 no Rio de Janeiro, quando a empresa fundada com a denominação Viação Estrela de Prata iniciou as suas atividades operando com

<sup>4</sup> 0130012-65.2021.8.19.0001 (RJ Viação Pavunense) e 0140355-23.2021.8.19.0001 (RJ Campo Grande e Penha Rio), respectivamente.

uma frota de apenas 7 (sete) veículos, realizando trajetos que interligavam os bairros de Sulacap e Bonsucesso e contando com somente 20 (vinte) funcionários.



13. Quase 20 (vinte) anos depois, mais especificamente em 1981, a Viação Novacap Ltda. (“Novacap”) – já rebatizada com o seu nome atual – foi adquirida pelos sócios Luiz de Almeida e seu cunhado João Gomes de Araújo. A partir daí, a Novacap foi assumindo um papel de absoluta referência no segmento não apenas para as outras empresas atuantes nesse mercado, mas também para os usuários do transporte público urbano.

14. Ainda no ano de 1981, a Novacap já passou a deter uma frota de 70 (setenta) ônibus em circulação e cerca de 300 (trezentos) funcionários, operando quatro importantes linhas e que continuam até os dias atuais sob responsabilidade da empresa, com itinerários que interligam a Zona Oeste à Zona Norte e Centro.

15. Na década seguinte a Novacap continuou fazendo novos investimentos que contribuíram para a melhoria de todos os setores internos, como por exemplo a implementação do Departamento de Recursos Humanos no ano de 1997, com objetivo de investir de forma mais contundente no treinamento e qualificação dos seus funcionários que à época superava 500 (quinhentos) empregados.

16. Além disso, novos veículos foram adquiridos passando para a uma frota superior a 150 (cento e cinquenta) carros, garantindo-se uma idade média dos ônibus de aproximadamente dois anos e meio, o que se manteve por mais de 20 (vinte) anos na empresa até a chegada da Pandemia da Covid-19, que como será visto mais adiante é uma das causas da crise vivenciada pela Requerente.

17. Mesmo em meio as dificuldades enfrentadas, a Novacap ainda mantém a tradição de assegurar que seus ônibus tenham no máximo 4 (quatro) anos de uso, sendo este um dos grandes diferenciais da

empresa até hoje. A frota sempre jovem é motivo de orgulho para a empresa e uma das razões para a excelente reputação que a Novacap possui entre os seus clientes.

18. Ainda nos anos 90, inúmeras obras de reforma e construção foram realizadas pela Requerente para melhorar a infraestrutura da garagem, visando o aprimoramento do ambiente de trabalho, principalmente para oferecer mais conforto e segurança aos funcionários.

19. Em dezembro de 2002, com o falecimento do sócio Luiz Almeida, os seus filhos assumiram definitivamente a frente do negócio, trazendo uma série de ideias e projetos inovadores para à época.

20. Dentre as novidades implementadas destaca-se a criação do jornal interno “Nossas Notícias”, o projeto “Realizando um sonho com o Cliente”, a implementação de uma equipe para a coordenação participativa com os funcionários de todas as áreas, a equipe “Nova Ação”, onde surgiram projetos como dança de salão para os empregados, entrega de prêmios para os funcionários do mês com convite para participação de familiares, festas juninas anuais e de encerramento de ano, entre muitos outros projetos de integração.

21. Porém, o programa institucional de maior relevância e orgulho para a empresa é sem dúvida a efetivação do “EJA” (Educação de Jovens e Adultos), cujo objetivo foi aumentar a escolaridade dos funcionários da empresa, promovendo uma capacitação de mão de obra local. A iniciativa teve sucesso absoluto, tendo a empresa hoje 100% (cem por cento) de seus funcionários com o ensino fundamental completo e 80% (oitenta por cento) com o ensino médio completo.

22. A nova geração trouxe inovações da era digital, implementando um sistema computacional por meio de rede ligada à internet e informatizando toda a empresa, o que proporcionou uma maior unificação entre os setores, respostas mais rápidas (até mesmo em tempo real) para qualquer tipo de controle setorial ou estudo de produção, como por exemplo relatórios de estoque e controle de contabilidade e finanças.

23. Ainda nessa época, a empresa ganhou um site<sup>5</sup> próprio na internet, perfis públicos no *facebook* e no *twitter*, além dos funcionários passarem a utilizar mais o e-mail, aposentando papéis e memorandos. Além disso, a Requerente passou a oferecer aplicativo<sup>6</sup> de celular, possibilitando aos usuários monitorar

<sup>5</sup> <https://viacaonovacap.negocio.site/>

<sup>6</sup> <https://www.fetranspor.com.br/noticias/viacao-novacap-tem-aplicativo-para-previsao-de-chegada-dos-onibus/>

a frota e o local dos ônibus em tempo real. Todas essas novidades ajudaram a estreitar o relacionamento e a comunicação entre a empresa e os seus clientes.

24. Como se vê, desde a sua fundação, a Nocacap teve como missão a prestação de um serviço de transporte diferenciado, com a disponibilização de veículos em excelentes condições e operados por funcionários capacitados, visando proporcionar o máximo de conforto e segurança aos passageiros.

25. Essa atuação embrionária de sucesso, permitiu que a Novacap fosse uma das primeiras empresas do Rio de Janeiro a possuir uma frota inteira completamente climatizada com ar-condicionado já em 2016, muito antes de qualquer prazo estipulado pelo Poder Concedente, fato esse que rendeu à empresa um aumento no número de clientes, além de uma significativa melhora na sua imagem comercial perante terceiros.



(Frota totalmente climatizada)

26. Nos anos que se sucederam, a Novacap manteve sua política de investimento e modernização da estrutura operacional, inovando mais uma vez no ano de 2018 quando promoveu a renovação total da sua frota, com a aquisição de novos veículos, instalação de entradas para carregadores USB nos bancos e Wi-fi em todos os ônibus:



Postado em 22/08/2018

### Viação Novacap S/A

Carregador USB nos bancos, Wi-fi e as cores da Novacap de volta! Em breve. Ainda este ano uma renovação de frota com pintura modernizada e cheia de novidades.

(<https://viacaonovacap.negocio.site/posts/1812644821860679339?hl=pt-BR>)

27. Ao longo dos 60 (sessenta) ano de sua trajetória, a Nocavap se consolidou no setor de transporte, sendo hoje uma das mais tradicionais empresas de ônibus do Rio de Janeiro, prestando um serviço essencial à mobilidade da população e relevante papel econômico e social na sociedade, principalmente para a Zona Oeste da cidade.

28. Atualmente, a Novacap opera 07 (sete) linhas, ligando a Zona Oeste à outras regiões da cidade, com uma frota de 154 (cento e cinquenta e quatro) ônibus em circulação, todos em excelentes condições e com tecnologia Euro V – sistema criado para regular a emissão de poluentes de veículos movidos a diesel –, atendendo aos mais elevados padrões de controle às emissões de poluentes. Vale mencionar ainda que absolutamente todos os carros são climatizados, possuem sistema de acessibilidade para deficientes físicos (com rampas/elevador elétrico) e com menos de 04 (quatro) anos de uso.

29. Em que pese a excelência na administração da empresa, refletida na notória satisfação de seus clientes, a partir de 2016 a Requerente vem sendo diretamente impactada com a maior crise sistêmica da história do setor público de transportes do Rio de Janeiro.

30. Nada obstante a crise econômico-financeira momentaneamente enfrentada, a Requerente continua promovendo um serviço de extrema qualidade aos usuários, transportando cerca de 1.374.871 (um milhão, trezentos e setenta e quatro mil, oitocentos e setenta e um) passageiros pagantes por mês, com 130 (cento e trinta) carros em circulação, gerando aproximadamente 453 (quatrocentos e cinquenta e três) empregos diretos, contando com aproximadamente 100 (cem) parceiros comerciais e alcançando um faturamento mensal de aproximadamente R\$ 4.000.000,00 (quatro milhões de reais).

31. Mesmo com a queda exponencial de seu faturamento mensal, não há dúvidas de que a Requerente cumpre relevante função social como fonte geradora de benefícios econômicos e sociais, buscando por meio do mecanismo da recuperação judicial a superação da crise atualmente vivenciada com a preservação de suas atividades e o pagamento da coletividade de credores envolvida no processo.



(III)

AS RAZÕES DA CRISE

III. 1 – As obrigações solidárias:

32. Como já exposto acima, o Contrato de Constituição do Consórcio estabelece que as consorciadas responderão solidariamente por atos praticados durante a licitação:

**Cláusula 4ª do Contrato de Constituição de Consórcio:** “As CONSORCIADAS comprometem-se desde já a empregar os seus esforços para a perfeita execução do objeto contratual e responderão solidariamente pelos atos praticados em CONSÓRCIO, tanto na fase de licitação quanto na da execução do contrato.”

33. Nesse contexto, diante da crise estrutural que afeta todo o setor de transporte público urbano desde 2015, muitas empresas de ônibus paralisaram as suas atividades de forma desordenada e informal ou mesmo buscaram o socorro do instituto da recuperação judicial, fazendo com que as demais empresas participantes do consórcio passassem a ser interpeladas judicialmente por obrigações solidárias originadas principalmente de débitos trabalhistas.

34. Na prática, a Justiça do Trabalho vem reconhecendo uma espécie de grupo econômico, em uma verdadeira consolidação substancial entre pessoas jurídicas distintas e independentes, presumindo desde a origem dos feitos a responsabilidade integral e solidária da Novacap para o pagamento de credores que nunca sequer trabalharam na empresa.

35. É importante observar que a Novacap possui pouquíssimas dívidas geradas pelo seu próprio negócio, mas diariamente se surpreende com bloqueios judiciais em suas contas, seja através de penhoras on-line, seja por meio dos descontos promovidos pelo Consórcio na receita do vale-transporte da empresa, o que acabará por inviabilizar as suas atividades em um curtíssimo espaço de tempo (*vide doc. 04*).

36. Esta situação impossibilita que exista uma previsibilidade do fluxo de caixa da empresa, uma vez que a qualquer momento pode haver bloqueios inesperados e que não estavam sob seu controle, tornando necessário o ajuizamento da presente recuperação judicial para prevenir o efeito bola de neve sobre a empresa e, com isso, preservar a manutenção do negócio e o pagamento dos compromissos correntes;

### III.2 – O déficit tarifário:

37. De acordo com o Contrato de Concessão, a tarifa tem como objetivo o custeio dos serviços e de todas as atividades necessárias ao adequado funcionamento do serviço público de passageiros por ônibus, sendo certo que o valor da passagem deverá ser reajustado anualmente levando em consideração o índice do óleo diesel, rodagem, veículo e correção monetária. O infográfico abaixo demonstra os critérios a serem observados para o cálculo do reajuste da tarifa<sup>7</sup>:



38. No entanto, o que se verifica ao longo dos anos é o desrespeito às regras previstas no Contrato de Concessão para reajuste da tarifa<sup>8</sup>, que se encontra congelada desde 2019 e sem qualquer subsídio por parte do Poder Concedente às empresas do setor.

<sup>7</sup> Disponível em <https://www.revistaonibus.com.br/noticias/transporte-publico-brasileiro-luta-por-sobrevivencia/>.

<sup>8</sup> “Cláusula 5.7 - O valor das tarifas referidos no item 5.2 será reajustado anualmente, ou na periodicidade que vier a ser fixada na legislação, sempre, de acordo com os seguintes critérios (...)”

39. No caso do Rio de Janeiro, a cidade é uma das poucas capitais populosas do país que não possui nenhum tipo de subsídio à tarifa de ônibus cobrada dos usuários pagantes, criando-se um verdadeiro impasse na medida em que com o congelamento da tarifa o custo da operação se torna deficitário.

40. Em São Paulo, por exemplo, a Prefeitura já aprovou o orçamento de R\$ 2,25 bilhões em subsídios para as empresas de ônibus no ano de 2021, mas a SPTrans – empresa que gere o transporte público na capital – informou que tais valores estavam defasados e solicitou o repasse de mais R\$ 2 bilhões<sup>9</sup>.

41. Já em Curitiba, o próprio prefeito admitiu que a passagem de ônibus municipal custaria em torno de R\$ 11,00 (onze reais) se não houvesse o subsídio municipal para baratear os custos da operação e possibilitar uma maior acessibilidade à população. Somente no primeiro trimestre de 2021, o valor de R\$ 102 milhões<sup>10</sup> foi subsidiado às empresas do segmento. Em Brasília, até o momento já foram repassados R\$ 728 milhões para as empresas, tendo sido recentemente aprovado crédito suplementar de R\$ 100 milhões<sup>11</sup>.

42. Nesses termos, é importante analisar a postura do Poder Concedente nos últimos anos a fim de compreender como a situação chegou ao ponto dramático que se encontra atualmente.

43. A partir do ano de 2010, a Prefeitura constituiu os Consórcios, dentre eles o Internorte e o Transcarioca, dos quais a Requerente faz parte, com alteração do regime de permissões individuais para as coletivas, que seriam operadas sob 4 (quatro) Redes de Transportes Regionais (RTR), pelo prazo de 20 (vinte) anos prorrogável por igual período.

44. A princípio, o reajuste anual tarifário seria calculado pelos índices econômico-financeiros e percentuais de participação de cada consorciada na operação de sua RTR. Ocorre que, lamentavelmente esta não foi a realidade enfrentada pelas empresas.

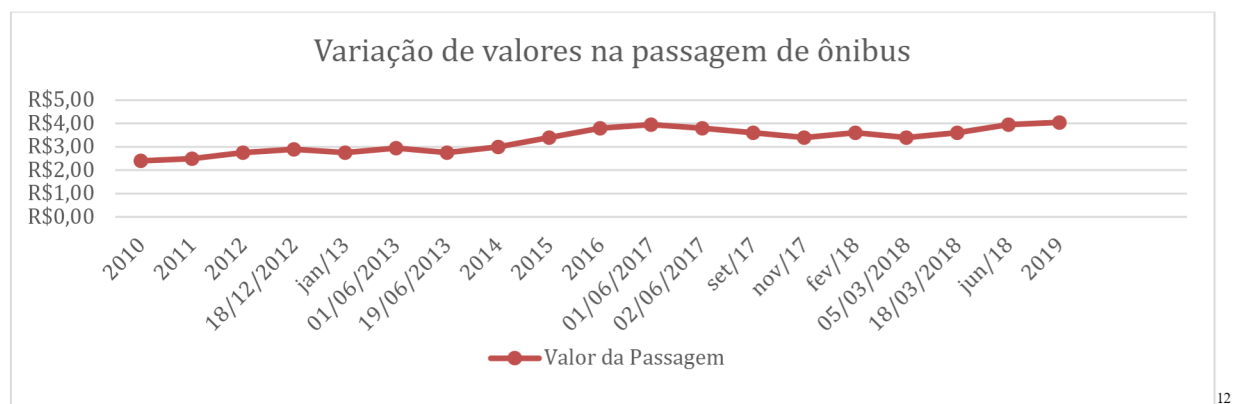
<sup>9</sup> Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/06/09/sptrans-pede-mais-r-2-bilhoes-a-prefeitura-de-sp-para-pagar-empresas-de-onibus-subsidio-pode-chegar-a-r-42-bi-em-2021.ghtml>

<sup>10</sup> Disponível em: <https://paranaportal.uol.com.br/politica/tarifa-de-onibus-em-curitiba-custaria-r-11-se-nao-fosse-subsidio-as-empresas-diz-greca/>.

<sup>11</sup> Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/distritais-aprovam-r-100-milhoes-de-subsidio-para-empresas-de-onibus/>

45. Em junho de 2013, houve o reajuste da passagem de ônibus, com o incremento de R\$ 0,20 (vinte centavos) no preço único. Tal fato desencadeou em uma série de protestos, conhecidos como “*Manifestações dos 20 centavos*”, pressionando o Poder Público a reduzir as tarifas praticadas.

46. Em números, e para melhor entendimento, desde 2013 até a distribuição do presente pedido de recuperação judicial, a tarifa foi alterada 15 vezes, contudo, reduzindo-a por 06 vezes e readequando-a ao valor anteriormente vigente por 04 vezes. Para melhor visualização, segue abaixo gráfico:



47. Como bem delineado no capítulo anterior, ao longo dos anos, a Requerente realizou grandes aportes financeiros para readequação e modernização de seus veículos, todavia, em contrapartida, as tarifas de suas passagens já não remuneravam tais investimentos.

48. Com a mudança de comando da Prefeitura do Rio de Janeiro, as concessionárias estavam confiantes no reajuste positivo do valor das passagens, porém o cenário se manteve em 2017 com a eleição do Sr. Marcelo Crivella. E como se não bastasse, em agosto de 2017, o Judiciário reduziu ainda mais o valor das passagens, passando inicialmente para R\$ 3,60 (três reais e sessenta centavos) e, logo em seguida, para R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos), cenário esse mantido até fevereiro de 2018.

49. Em resposta, diversas ações foram propostas pelos consórcios junto à Vara de Fazenda Pública contra o Município do Rio de Janeiro, que posteriormente resultaram na celebração do Termo de Conciliação firmado entre os Consórcios e os Municípios, por meio da Secretaria Municipal de Transportes (SMTR), elevando a tarifa para R\$ 3,95 (três reais e noventa e cinco centavos), tendo sido reajustada pela última vez em 2019 para os atuais R\$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos).

<sup>12</sup> Esse gráfico foi construído com base em informações que podem ser consultadas na página da prefeitura do Rio de Janeiro através do link: <http://www.rio.rj.gov.br/web/transparenciamobilidade/exibeconteudo?id=5017063>

50. O referido valor deveria ter sido revisto pela Prefeitura, porém a Secretaria Municipal de Transportes já anunciou que não haverá novamente reajuste na tarifa de ônibus neste ano<sup>13</sup>.

51. Por outro lado, a política de reajuste não acompanhou na mesma proporção os custos da operação (manutenção e conservação dos veículos, aquisição de peças de reposição, pneus, combustível, salários, procedimentos sanitários para higienização dos ônibus sobretudo durante a Pandemia, entre outros), que aumentaram significativamente ao longo dos últimos anos.

52. Um dos dados mais alarmantes se refere ao preço do diesel (correspondente a cerca de 29% do custo operacional das empresas do segmento), que desde julho de 2019 cresceu aproximadamente 50%<sup>14</sup>. Para se ter uma ideia da gravidade, os reajustes médios deste tipo combustível em 2021 são 377% maiores do que o IPCA acumulado no ano<sup>15</sup>.

53. Neste contexto, a tarifa defasada somada ao aumento dos custos fixos para a operação e a ausência de subsídios por parte do Poder Concedente certamente contribuíram para a grave crise que afeta o setor e vem gerando sucessivos pedidos recuperacionais e até mesmo o encerramento das atividades de muitas empresas do segmento.

### **III.3 - O problema do Valor da Tarifa Média: Gratuidades, Bilhete Único e Queda na Demanda Pagante**

54. Ao longo dos últimos anos, o setor de transporte público já acumulava perdas de demanda de passageiros pagantes em mais de 25% (vinte e cinco por cento), o que foi agravado em 2020 com a Pandemia do Covid-19, conforme se verifica pelo quadro abaixo<sup>16</sup>:

<sup>13</sup> <https://diariodotransporte.com.br/2021/01/04/secretaria-descarta-aumento-da-tarifa-de-onibus-no-rio-de-janeiro-e-fara-auditoria-do-sistema/>

<sup>14</sup> Disponível em: <https://www.google.com.br/amp/s/g1.globo.com/google/amp/economia/noticia/2021/08/06/precos-do-diesel-gasolina-e-etanol-voltam-a-subir-nos-postos-aponta-anp.ghtml>

<sup>15</sup> Disponível em: [www.mobiauto.com.br/revista/amp/preco-dos-combustiveis-sobe-ate-765-mais-que-a-inflacao-em-2021/980](http://www.mobiauto.com.br/revista/amp/preco-dos-combustiveis-sobe-ate-765-mais-que-a-inflacao-em-2021/980)

<sup>16</sup> Dados fornecidos pela Requerente.

Quantidade Anual de Passageiros Pagantes		
Ano	Total Anual	Média Mensal
2017	24.365.837	2.030.486
2018	24.539.386	2.044.949
2019	24.114.456	2.009.538
2020	15.711.966	1.309.331
2021	8.249.227	1.374.871

17

55. No entanto, em sentido oposto à perda da demanda pagante, as gratuidades asseguradas a determinados usuários (estudantes, idosos, deficientes e seus acompanhantes, policiais militares etc.) vêm crescendo substancialmente neste mesmo período.

56. A gratuidade que antes era permitida somente aos maiores de sessenta e cinco anos, alunos uniformizados da rede pública de ensino de primeiro e segundo grau nos dias de aula, deficientes e portadores de doenças crônicas e de seus acompanhantes<sup>18</sup>, foi conferida também no ano de 2014 aos alunos de cursos presenciais beneficiados pelos programas do Governo Federal de Cotas ou Programa Universidade para Todos (PROUNI) ou ainda para os que comprovassem renda familiar de até 1 (um) salário mínimo<sup>19</sup>.

57. Há ainda o grande volume de inconsistências no sistema de gratuidade no transporte público, uma vez que muitas dessas gratuidades nem sempre são regularmente utilizadas pelos beneficiários, mas sim por seus familiares, sem que a Prefeitura possua qualquer controle ou ingerência eficaz sobre isso.

58. E tais gratuidades são concedidas sem haver compensação por parte do Poder Concedente, em que pese o Contrato de Constituição dos Consórcio estabelecer expressamente “*formas de eventuais contrapartidas às gratuidades previstas na legislação para o serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus*”, o que foi igualmente ignorado até o momento<sup>20</sup>.

59. **Em números, as gratuidades correspondem à atualmente 27% (vinte e sete por cento) da receita mensal da Requerente, acometendo, em média, R\$ 1.450.000,00 (um milhão, quatrocentos e cinquenta mil reais) de sua receita.**

<sup>17</sup> No que se refere ao ano de 2021, foi calculado o número de passageiros referentes ao 1º semestre.

<sup>18</sup> Artigo 403 da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro e Decretos nº 28.673/2007 e nº 19.936/2001.

<sup>19</sup> Decreto nº 38.280/2014.

<sup>20</sup> **Cláusula 24.3 do Contrato de Concessão: “O PODER CONCEDENTE estabelecerá, nos termos da Lei e através de regulamento próprio, as formas de eventuais contrapartidas às gratuidades previstas na legislação para o serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus.”**

60. Além disso, os Consórcios firmaram com o Poder Concedente o Acordo Operacional de Bilhetagem Eletrônica, criando-se o Bilhete Único Carioca, o “BUC”, instituído pela Lei Municipal nº 5.211, de 1º de julho de 2010, permitindo que o usuário pagante arque com a tarifa única de R\$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos) para utilização de mais de uma linha municipal dentro da cidade do Rio de Janeiro em um espaço de tempo de duas horas, concedendo descontos e até mesmo a isenção de uma ou mais tarifas nos transportes seguintes.

61. O benefício foi posteriormente estendido, incluindo a possibilidade de integração de tarifas com empresas fora do sistema municipal, possibilitando que o passageiro cadastrado utilizasse até dois meios de transporte, um deles obrigatoriamente intermunicipal, pagando o valor máximo de R\$ 8,55 (oito reais e cinquenta e cinco centavos), aumentando-se o período para três horas.

62. Através das integrações permitidas pelo Cadastro no Bilhete Único verifica-se que no último ano de 2020, **a Requerente teve uma perda de R\$ 842.700,00 (oitocentos e quarenta e dois mil e setecentos reais) por mês, e neste ano já alcança o valor de R\$ 966.300,00 (novecentos sessenta e seis mil e trezentos reais) por mês.**

63. Com isso, considerando todas as gratuidades e as integrações permitidas pelo Poder Concedente, o Valor da Tarifa Média por passageiro pagante cai para R\$ 2,56 (dois reais e cinquenta e seis centavos), quase a metade do Valor da Tarifa Base, e que já se encontra congelada há 2 (dois) anos.

64. É de fácil percepção, portanto, que os drásticos impactos financeiros destas medidas desassistidas de compensações por parte do Poder Concedente impactaram sensivelmente o caixa da Requerente e de todas as empresas do setor, o que demanda o presente pedido recuperacional.

#### **III.4 - A falta de fiscalização e de segurança pública:**

65. Desde 2015, após o período de recessão econômica no Brasil, o número de assaltos a ônibus, incêndios e depredações aumentaram consideravelmente, conforme amplamente divulgado na mídia.

66. Apenas para se ter uma ideia, segundo recente levantamento efetuado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a cidade do Rio de Janeiro lidera o ranking das

ocorrências de ônibus queimados por região do país, superando São Paulo/SP e Belo Horizonte/MG<sup>21</sup>. Isso foi reconhecido pela própria Fetranspor, que identificou 206 (duzentos e seis) casos de incêndio de veículos de transporte público de passageiros desde 2016<sup>22</sup>.

67. Evidentemente, além de causar enorme insegurança à população, esse cenário reduz o número de passageiros circulantes e, como efeito direto, a receita da Requerente, onerando injustificadamente as empresas, que se veem obrigadas a implementar mecanismos de segurança para preservar os seus ônibus e passageiros.

68. Para agravar ainda mais a situação, a Requerente também sofre com o aumento da quantidade de transportes clandestinos que se espalham sem qualquer controle do governo, movimentando somas milionárias em pouco espaço de tempo<sup>23</sup>. Isso porque, além de circularem de forma ilegal, não possuem custos com impostos, manutenção de veículos, fiscalização, nem com demandas judiciais, o que lhes permite, inclusive, cobrar uma tarifa muito mais atrativa à população.

69. Com a concorrência desleal desenfreada, as empresas de ônibus tiveram uma drástica redução no número de passageiros pagantes, que passaram a optar pelo transporte coletivo alternativo com tarifas inferiores, abrindo espaço para um dos grandes vilões do transporte urbano.

70. Mas não é só. Além da concorrência com operadores não sujeitos aos ônus decorrentes de responsabilidades fiscais, cíveis e trabalhistas, a verdade é que existe uma verdadeira coerção – ilegal – dos mesmos com as empresas regularizadas. Essa coerção criminosa vai desde a intimação de motoristas durante o horário de trabalho, até a imposição de proibições à livre circulação dos ônibus e ao exercício dos itinerários concedidos.

71. Para arrematar, não se pode desconsiderar a perda substancial de receita em decorrência do surgimento dos aplicativos de transporte alternativo, resultando em quedas sucessivas de passageiros por dia útil, que deixaram de utilizar os ônibus como meio de transporte, sobretudo diante do cenário de Pandemia<sup>24</sup>.

<sup>21</sup> Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637526983243224645.pdf>

<sup>22</sup> Neste sentido: <https://www.fetranspor.com.br/noticias/sete-onibus-sao-incendiados-em-ataques-em-costa-barros-desde-2016-ja-foram-registrados-206-casos-no-estado/>

<sup>23</sup> O DIA. “Pavuna sofre com violência, comércio ilegal e transporte irregular”. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2018/05/5539667-pavuna-sofre-com-violencia-comercio-ilegal-e-transporte-irregular.html>

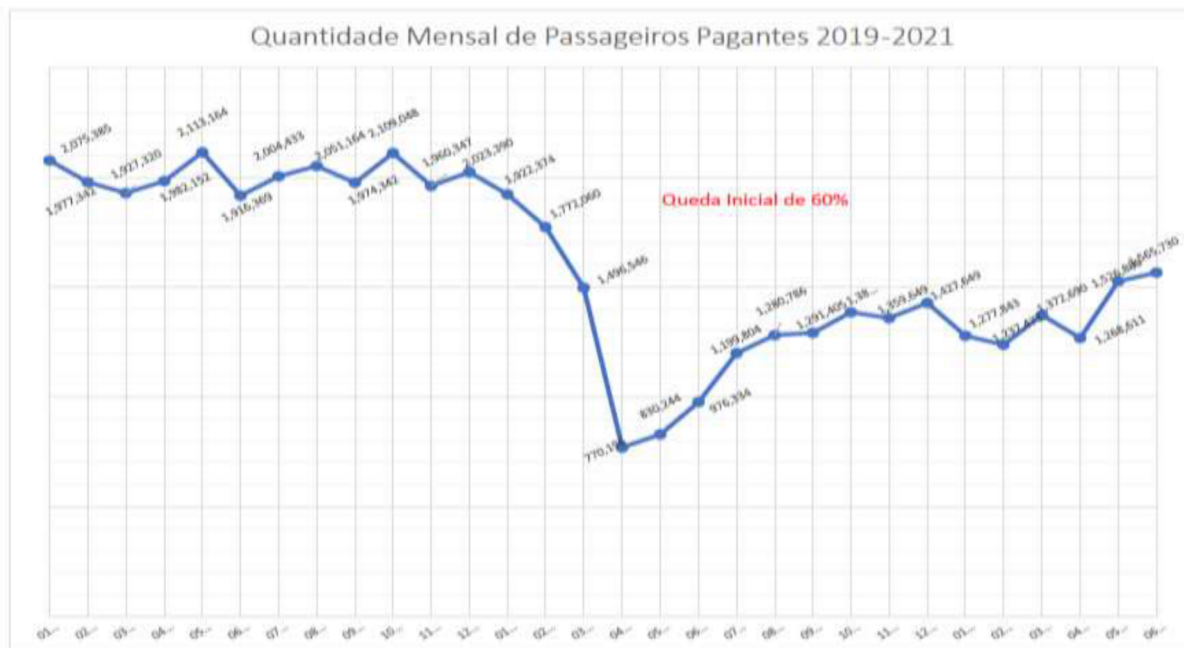
<sup>24</sup> Disponível em <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/especial-covid-19-o-futuro-do-transporte-publico-pos-pandemia>. Acesso em: 28/06/2021.



**III. 5 -Pandemia da COVID-19:**

72. Por fim, a já combalida e deficitária situação econômico-financeiro das empresas de transporte público foi drasticamente agravada pelos efeitos provocados pela Pandemia do SARS-CoV-2.

73. Com a adoção de diversas medidas de distanciamento que ainda permanecem vigentes, houve uma drástica queda no número de passageiros circulantes, e consequentemente da receita das empresas. Apenas para se ter uma ideia da gravidade da situação, durante a Pandemia do Covid-19 a Requerente sofreu uma queda da demanda de passageiros pagantes de quase 60% (sessenta por cento), com uma redução no faturamento de mais de 65% (sessenta e cinco por cento) e que até hoje não foram recuperados em seu patamar original, conforme se verifica dos gráficos abaixo:





74. Segundo recente levantamento efetuado pelo Jornal O Globo, neste primeiro ano de pandemia, as empresas de ônibus do Rio de Janeiro perderam quase 2.000.000 (dois milhões) de passageiros diariamente, ocasionando uma perda monetária estipulada em R\$ 1.200.000.000 (um bilhão e duzentos milhões de reais)<sup>25</sup>.

75. Fato é que a diminuição drástica no número de passageiros, a queda abrupta e inesperada do faturamento e, em contrapartida, a manutenção dos custos da operação (incluindo os procedimentos sanitários necessários para higienização dos veículos durante a Pandemia), principalmente dos salários dos funcionários e do aumento do combustível para os veículos, agravaram ainda mais a crise já enfrentada pelo setor.

76. E isso só na Cidade do Rio de Janeiro. Quando observado o todo, a situação é ainda mais evidente. Conforme levantamento realizado, 18 (dezoito) empresas e 3 (três) consórcios operacionais interromperam a prestação de serviços desde o início da Pandemia. Isso tudo sem contar o prejuízo total acumulado do setor de transporte público urbano, que já alcança quase R\$ 12.000.000.000,00 (doze bilhões de reais)<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/efeito-da-covid-onibus-do-rio-perdem-quase-dois-milhoes-de-passageiros-por-dia-em-um-ano-de-pandemia-24926680>

<sup>26</sup> Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637523537674807205.pdf>. Acesso em: 28/06/2021.

77. Neste contexto, apesar de ter ganho um maior destaque com a Pandemia do Covid-19, a verdade é que o setor de transporte urbano carioca se encontra há tempos em claro processo de crise, decorrente do descaso do Poder Concedente com todo um setor.

78. Deste modo, o instituto da recuperação judicial é o meio mais eficiente para o enfrentamento da crise econômico-financeira que atingiu de forma sistêmica a Requerente e tantas outras empresas do setor, a fim de assegurar a continuidade da prestação do serviço de transporte coletivo urbano, essencial à população carioca, promovendo a reestruturação do passivo de forma ampla e organizada, com o pagamento da coletividade de credores, a manutenção dos postos de trabalho e a continuidade na geração de benefícios econômicos e sociais à população.

#### **(IV)**

#### **A INEQUÍVOCA FUNÇÃO SOCIAL EXERCIDA PELA REQUERENTE E A SUA VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA**

79. Como já mencionado, a Requerente atua no setor de transporte coletivo no Rio de Janeiro há mais de 60 (sessenta) anos, prestando um serviço essencial à população carioca, em especial nas Zonas Norte, Oeste e Centro da cidade, chegando a transportar milhões de passageiros por mês, alcançando em seu auge uma receita mensal de mais de R\$ 7.000.000,00 (sete milhões de reais) e gerando aproximadamente 540 (quinhentos e quarenta) empregos, comportando-se como uma das mais importantes empresas de ônibus da região.

80. Hoje, o cenário é de uma empresa que enfrenta crise econômico-financeira, mas apesar das dificuldades, emprega mais de 450 (quatrocentos e cinquenta) funcionários, sendo responsável pelo transporte de cerca de 2.000.000 (dois milhões) de passageiros por mês, operando 07 (sete) linhas com cerca de 130 (cento e trinta) veículos, desempenhando relevante papel na sociedade.

81. Não há dúvidas, portanto, quanto à relevantíssima função social exercida pela Requerente, garantindo aos moradores da região o exercício do direito ao transporte e à mobilidade urbana, o que evidencia a necessidade de viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira, conforme determina o artigo 47 da Lei nº 11.101/05.

82. Para corroborar o que se afirma, a Requerente anexa Laudo de Constatação Prévia e de Viabilidade Econômico-Financeiro elaborado por consultoria especializada, em atenção ao artigo 51-A da LFRE, que concluiu (**doc. 06**):

- (i) A Novacap possui infraestrutura operacional de primeira linha e mecanismos e ferramentas de gestão que zelam pelos princípios basilares da Governança Cooperativa;
- (ii) A operação da Novacap no período entre 2016 à 2020, observando os Fluxos de Caixa Operacionais, revelou posição superavitária;
- (iii) Com a manutenção dos seus moldes operacionais, no que tange aos seus aspectos financeiros relativos às suas estruturas de custos e despesas, a operação da Novacap mantém seu ponto de equilíbrio econômico já a partir do primeiro ano das estimativas/projeções de 2021;
- (iv) A operação da Novacap tem atestada a sua viabilidade econômico-financeira.

83. Além disso, como já mencionado anteriormente, a Requerente apresenta um fluxo de caixa operacional positivo e se encontra em dia com o Fisco, possuindo até mesmo Certidão Negativa de Débito – “CND” (*vide doc. 05*), o que comprova se tratar de uma empresa organizada e viável e que precisa se socorrer da recuperação judicial para preservar o seu negócio e estancar a execução de dívidas geradas por pessoas jurídicas distintas.

84. Com a segurança jurídica proporcionada pelo instituto, as dificuldades econômico-financeiras enfrentadas serão devidamente superadas, retornando-se à época áurea da Requerente.

85. Deste modo, em razão da plena viabilidade econômico-financeira da empresa, a utilização das alternativas e dos mecanismos disponibilizados pelo instituto da recuperação judicial serão efetivamente capazes de alavancar a superação da crise atravessada, impedindo que a empresa seja mais uma a descontinuar suas atividades, sobretudo porque se adequa a todos os requerimentos objetivos e subjetivos presentes na Lei nº 11.101/2005.

(V)

DA COMPETÊNCIA DESTES MM. JUÍZO

86. Como se sabe, o artigo 3º da Lei nº 11.101/2005<sup>27</sup>, prevê que é competente para o processamento da recuperação judicial o juízo do local do principal estabelecimento do devedor.

87. Atentos ao que preconiza o artigo em referência, tanto a doutrina quanto a jurisprudência caracterizam “*principal estabelecimento*” como sendo o local onde se concentram as atividades mais importantes da empresa e onde o seu centro decisório está localizado. Neste sentido, confira-se os julgados abaixo:

“AGRAVO INTERNO NOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. CONFLITO DE COMPETÊNCIA. FALÊNCIA. PRINCIPAL ESTABELECIMENTO DO DEVEDOR. FORO COMPETENTE. AGRAVO INTERNO DESPROVIDO. 1. **Esta Corte firmou o entendimento de que o Juízo competente para processar e julgar pedido de falência deve ser o do local em que se centralizam as atividades mais importantes da empresa, segundo o conceito de "principal estabelecimento do devedor" previsto no artigo 3º da Lei 11.101/2005.** 2. Agravo interno desprovido.”

(STJ – AgInt nos EDcl no CC 172.719/RS – Rel. Ministro RAUL ARAÚJO – SEGUNDA SEÇÃO – DJe 27/10/2020)

“AGRAVO INTERNO NO CONFLITO DE COMPETÊNCIA. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. PRINCIPAL ESTABELECIMENTO DO DEVEDOR. 1. **Esta Corte, interpretando o conceito de "principal estabelecimento do devedor" referido no artigo 3º da Lei nº 11.101/2005, firmou o entendimento de que o Juízo competente para processamento de pedido de recuperação judicial deve ser o do local em que se centralizam as atividades mais importantes da empresa.** 2. Hipótese em que o grupo empresarial transferiu-se para a cidade de Itumbiara - GO, onde centralizou suas principais atividades empresariais, não havendo falar em competência do local da antiga sede estatutária - Porto Alegre-RS - para o processamento do pedido de recuperação judicial. 3. Agravo interno não provido.”

(STJ – AgInt no CC 157969/RS – Rel. Ministro RICARDO VILLAS BÓAS CUEVA – Segunda Seção – DJe 04/10/2018)

“Agravo de Instrumento. Recuperação judicial. Decisão que rejeitou a alegação de incompetência do Juízo e arbitrou a remuneração do Administrador Judicial no montante de R\$ 3.960.645,00 (três milhões novecentos e sessenta mil e seiscentos e quarenta e cinco reais). Inconformismo do Ministério Público. Entendimento do Superior Tribunal de Justiça, em sede de recurso repetitivo, ao julgar o Recurso Especial n.º 1.704.520/MT, é de taxatividade mitigada do rol previsto no artigo 1.015 do Código de Processual Civil. **Na espécie, no que tange à competência do Juízo a quo para**

<sup>27</sup> Art. 3º - É competente para homologar o plano de recuperação extrajudicial, deferir a recuperação judicial ou decretar a falência o juízo do local do principal estabelecimento do devedor ou da filial de empresa que tenha sede fora do Brasil.

**processar e julgar a causa, está caracterizada a urgência decorrente da inutilidade da análise da matéria quando do julgamento do recurso de apelação. A aludida Corte Superior, interpretando o conceito de "principal estabelecimento do devedor" referido no artigo 3.º da Lei n.º 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, se posicionou no sentido de que o Juízo competente para processamento de pedido de recuperação judicial deve ser o do local em que se centralizam as atividades mais importantes da empresa. Competência de natureza absoluta. In casu, as empresas agravadas prestam o serviço de transporte de passageiros exclusivamente na Comarca de Manaus, onde está concentrada a totalidade dos ativos das mesmas, incluindo os bens móveis e imóveis, e, também, onde está domiciliada a maioria dos credores, destacando-se a totalidade dos trabalhistas. Processamento da recuperação judicial em tela nesta Comarca que resultaria em efetivo prejuízo à massa de credores, além de um possível aumento dos custos, o que, em última análise, comprometeria a efetividade da prestação jurisdicional. (...) Manutenção dos demais efeitos da decisão atacada, na forma do artigo 64, § 4.º, do Código de Processo Civil. Recurso a que se dá provimento, para o fim de reconhecer a incompetência absoluta do Juízo a quo, determinando-se a remessa dos autos a uma das Varas com competência para processar e julgar pedidos de recuperação judicial da Comarca de Manaus, restando prejudicado o pleito de redução da remuneração fixada para o Administrador Judicial."**

(TJRJ – AI nº 0022766-81.2019.8.19.0000 – Rel. Des. Geórgia de Carvalho Lima – 12ª Câmara Cível – DJe 25/09/2019)

88. Neste contexto, considerando que a Requerente exerce relevante função social na cidade do Rio de Janeiro, onde se localiza o seu principal estabelecimento e se concentra a totalidade dos seus funcionários, além de todos os veículos operados, que são a principal ferramenta para a exploração do objeto social da empresa, não há dúvida de que é este o Juízo competente para processar e coordenar o processo de soerguimento da Requerente.

89. Além disso, é nesta mesma Comarca onde se localiza a sede administrativa da Requerente, incluindo a garagem com dezenas de ônibus a ela pertencentes e onde circulam as linhas de transportes exploradas, sendo ainda o local de onde todas as decisões administrativas, financeiras, gerenciais, contábeis e comerciais são tomadas.

90. Dessa forma, é incontroversa a competência deste MM. Juízo para o processamento do presente pedido de recuperação judicial.

**(VI)**

**PREENCHIMENTO DOS REQUISITOS OBJETIVOS E SUBJETIVOS PARA O DEFERIMENTO DO  
PROCESSAMENTO DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL**

91. A Requerente esclarece que preenche todos os requisitos objetivos e subjetivos necessários ao processamento do pedido de recuperação judicial, conforme comprovam os documentos abaixo enumerados, capazes de demonstrar o cumprimento de todas as exigências dispostas nos artigos 48 e 51 da Lei nº 11.101/2005.

92. Sendo assim, declaram, sob as penas da lei, que:

**(i)** Exerce regularmente as suas atividades há mais de dois anos, conforme comprova a anexa documentação, em consonância ao que dispõe o caput do artigo 48 (*vide doc. 01 – atos constitutivos e certidões de regularidade da JUCERJA*);

**(ii)** Não é e nunca foi falida, jamais obteve concessão de recuperação judicial e tampouco há, no momento, qualquer pedido de recuperação judicial ou extrajudicial pendente de apreciação pelo Judiciário (artigo 48, incisos I, II e III);  
e

**(iii)** Seus administradores e sócio controlador nunca sofreram qualquer condenação por crimes falimentares (artigo 48, inciso IV).

93. Adicionalmente, a empresa informa que instrui o presente pedido com todos os documentos exigidos pelo artigo 51 da Lei nº 11.101/2005:

**(iv)** Exposição das causas concretas da situação patrimonial do devedor e das razões da crise econômico-financeira (artigo 51, inciso I) – vide itens 1 até 91 da presente petição inicial;

**(v)** Demonstrações Contábeis – Balanço, DRE acumulado, DRE desde o último exercício social, Relatório Gerencial de Fluxo de Caixa e de sua Projeção (artigo 51, inciso II), relativos aos anos de 2018, 2019 e 2020, não sendo

necessária a apresentação do requisito presente na alínea “e” por não compor grupo societário (**doc. 07**);

(vi) Relação nominal completa de credores da Requerente (artigo 51, inciso III) (**doc. 08**);

(vii) Relação integral dos empregados da Requerente (artigo 51, inciso IV) (**doc. 09**);

(viii) Certidão de regularidade da devedora no Registro Público de Empresas, através da certidão emitida junto à Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro; atos constitutivos atualizados e atas de nomeação dos atuais administradores (artigo 51, inciso V) – *vide doc. 01*;

(ix) Relação dos bens particulares dos sócios controladores e dos administradores do devedor (artigo 51, inciso VI) (*vide* pedido de sigilo);

(x) Extratos atualizados das contas bancárias e aplicações financeiras (artigo 51, inciso VII) – **doc. 10**;

(xi) Certidões dos cartórios de protestos situados na comarca do domicílio ou sede do devedor (artigo 51, inciso VIII) – (**doc. 11**);

(xii) Relação de todas as ações judiciais e procedimentos arbitrais (artigo 51, inciso IX) que envolvem a Requerente (**doc. 12.1**). Além disso, embora não se reconheça em hipótese alguma a solidariedade das obrigações perante as dívidas de outras Consorciadas e dos Consórcios, considerando haver eventual risco de redirecionamento das cobranças à Requerente, pugna pela juntada da relação de processos trabalhistas em que os Consórcios Internorte e Transcarioca são partes, demonstrando que os créditos são anteriores à data deste pedido de recuperação judicial (**doc. 12.2**);

(xiii) Relatório detalhado do passivo fiscal (artigo 51, inciso X) – **doc. 13**; e



(xiv) Relação de bens e direitos integrantes do ativo não circulante (artigo 51, inciso XI) – **doc. 14.**

94. Em cumprimento ao artigo 51, incisos IV e VI da Lei nº 11.101/05, a Requerente teve acesso à relação dos bens particulares de seus sócios e buscando evitar a violação dessas informações, em respeito aos direitos da personalidade e ao princípio constitucional da inviolabilidade da vida privada, disposto no artigo 5º, inciso X, da CF<sup>28</sup>, informa que apresentará tais documentos em separado, requerendo seja autorizado por V. Exa. o devido acautelamento destas informações junto ao cartório, possibilitando o acesso apenas mediante o requerimento fundamentado e com expressa autorização deste MM. Juízo, após a manifestação do Ministério Público, do Administrador Judicial e da Requerente.

95. Finalmente, em atenção aos princípios da cooperação e celeridade, a Requerente instrui o presente pedido recuperacional com o anexo Laudo de Constatação Prévia e de Viabilidade Econômica (*vide doc. 06*), promovido por consultoria especializada, e que demonstra de maneira cabal as reais condições de funcionamento e da regularidade documental das empresas, nos termos do artigo 51-A, § 5º da Lei nº 11.101/05.

96. Sendo assim, estando em termos a documentação exigida em seu artigo 51, conforme demonstrado pelas Requerentes, impõe-se o deferimento do processamento da presente recuperação judicial, a teor do que disciplina o artigo 52 da Lei nº 11.101/2005<sup>29</sup>.

## (VII) PEDIDOS

97. Por todo o exposto, pugna a Requerente:

- (i) Seja deferido o processamento de sua recuperação judicial, nomeando-se o administrador judicial, nos termos do artigo 52, *caput* e seus respectivos incisos, eis que presentes os requisitos objetivos e devidamente anexados os

<sup>28</sup>“Art. 5º - Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança, e à propriedade nos termos seguintes: (...)

X – são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurando o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;(...)”

<sup>29</sup> Art. 52 – Estando em termos a documentação exigida pelo art. 51 desta Lei, o juiz deferirá o processamento da recuperação judicial (...)”

documentos exigidos no artigo 51 da Lei nº 11.101/2005, além das demais providências estabelecidas no referido diploma legal;

(ii) Seja ordenada a suspensão de todas as ações e execuções em face da devedora, inclusive aquelas oriundas das obrigações solidárias, na forma do artigo 52, inciso III, c/c/ artigo 6º, ambos da Lei nº 11.101/2005; e que

(iii) Seja deferido o acautelamento das informações referentes à relação dos bens particulares dos sócios, em cumprimento ao artigo 51, inciso VI da Lei nº 11.101/2005, em respeito aos direitos da personalidade e ao princípio constitucional da inviolabilidade da vida privada, previsto no artigo 5º, inciso X, da Constituição Federal, possibilitando o acesso apenas mediante o requerimento fundamentado e com expressa autorização deste MM. Juízo, após a manifestação do Ministério Público, do Administrador Judicial e da Requerente.

98. A Requerente consigna que apresentará o Plano de Recuperação Judicial dentro do prazo legal.

99. Por fim, pugna que todas as futuras publicações e intimações sejam realizadas exclusivamente em nome de seus procuradores, André Luiz Oliveira de Moraes e Raysa Pereira de Moraes, inscritos na OAB/RJ sob os nºs. 134.498 e 172.582, respectivamente, sob pena de nulidade e violação ao que dispõe o artigo 272, § 2º, do Código de Processo Civil.

100. Dá-se à presente causa o valor de R\$ 11.051.116,92 (onze milhões, cinquenta e um mil, cento e onze reais e noventa e dois centavos).

Termos em que,  
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 03 de setembro de 2021.

**André Luiz Oliveira de Moraes**  
**OAB/RJ 134.498**

**Raysa Pereira de Moraes**  
**OAB/RJ 172.582**

**Amanda Serafim Rangel**  
**OAB/RJ 225.275**